Mr. Speaker: The question before the House is that the Travancore-Cochin Forest Bill be referred to a Select Committee consisting of members whose names were proposed yesterday by the Hon'ble Minister in charge of the Bill including Mr. Nataraja Pillai and Mr. Tariathu Kunjithomman, whose names have been proposed now.

The motion was carried.

The Travancore-Cochin Hackney Carriages Bill

Minister for Public Works, Communication and Agricultures **(Sri. E. John Philipose):** Sir, I beg to leave to introduce the Travancore-Cochin Hackney Carriages Bill.

Minister for Industries, Excise and Local Self-Government **(Sri. N. Kunjuraman):** I second the motion.

Mr. Speaker: The bill is introduced.

Sri. E. John Philipose: I move that the Bill be taken into consideration at once.

Sri. N. Kunjuraman: I second the motion.

Sri. N. D. Jose: Sir, even though this Bill is not of a very controversial nature, I would submit a few points for consideration of this House. Sir, there are provisions referring to rikshaw pullers and rikshaws in this Bill to be made into law very soon. Sir, the life of the riksha puller in this State is very well-known to honourable members. There are certain provisions relating to them also in this enactment. I would plead that the Government would take some steps to see that riksha-pulling is prohibited in the State. I do not mean that those people who are engaged in this trade are to be thrown out of employment. I only plead that Government, while prohibiting riksha-pulling, should find out other employment. The Madras Government have taken some steps to ensure some employment to those riksha-pullers. They have introduced auto-rikshas. I would suggest some such steps be taken by this Government also. I need not point out to this House that riksha-pulling is a very degrading occupation. Not only does it curb and degrade the human spirit and melt away the health but it also provides him with only the bare essentials of life. They get only about 8 as. or 12 as. a day. These rikshaw pullers usually hire the rikshas. They have to pay a lion's share of their earnings to those people who own these rikshas. Therefore, I would humbly submit to Government that these things be taken into consideration as far as this enactment is concerned. I do admit that this is not purely a legislative measure but it also concerns the administrative side of this Government.

Another point that I would submit for the consideration of thi Government is this: in this Bill there is a provision that the owners of hackney carriages would reduce the rate and carry passengers. I would suggest in this connection that that would introduce a spirit of competition only among the hackney carriage owners. I would suggest that the minimum fare should be fixed and it should be enforced that all the hackney carriage owners or drivers should see that they carry passengers only for that fare along and not lesser fare.

In Madras, for instance, taxies are run on this basis of a fixed fare. We have to pay 8 annas or 12 annas per mile, and there, the matter ends. If such a system would be properly introduced in this State also, I feel sure that it would be beneficial to the people and to the owners of these hackney carriages. These are the two points that I would submit before this House for its consideration.

Sri. Eapen Arakal: While I agree with the provisions of this Bill, a few points which I wish to make clear may just be noted. First, the main feature is contained in Section 38 of the Bill. There, it is provided that when a complaint is

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. Eapen Arakal]

made before a Magistrate with respect to any offence prescribed by this Act, the procedure is laid down in that section. I may just read out the section: "38 (1) When a complaint is made before a Magistrate against the driver of a hackney carriage under this Act, the Magistrate may, if the driver fails to appear, summon the owner to appear and to produce the driver". Sub-clause (2) says: "If the owner, after being duly summoned, fails, without reasonable excuse, to appear or to produce the driver according to the summons, he shall be liable to a fine not exceeding fifty rupees". Sir, in my modest opinion, this provision is against the fundamentals of criminal jurisprudence. Here is a case in which the owner of a hackney carriage is being made liable criminally for slackness or for an offence committed by his employee who may be, within his control or beyond his control. In other words, it is a question of introducing vicarious liability to the owner. It is seen that in almost all cases, the owners of carriages such as jutkas, carts, and other vehicles, themselves may not be the drivers. These vehicles are in many cases entrusted to others who are to ply these vehicles. Well, it is quite likely that offences under this Act may be committed by these drivers and also equally likely that they may be called upon by the Police or by the officers concerned in criminal prosecutions. But, as it stands, the Bill makes not only the driver but also the owner, under certain circumstances, liable. It may be that in many cases the driver may present himself before the court, and thus save a situation in which the owner may be called upon to appear. But that is only one side of the picture. There is the other side also. It may be that a driver has committed an offence, and may be absconding, bearing the consequences of criminal prosecution. Under the circumstances, the law as it stands now, says, the owner shall be liable. That position, if it is in civil law, as distinct from criminal law, may be reconciled, with, but in criminal law how to make the owner liable for the offence of the driver? Well, that is the position one cannot easily understand, especially when the other aspect has to be considered. As the tendency of the modern day is for the employee to dictate commands and mandate to the employer, it is quite unreasonable to expect that the employee would always act within reasonable obedience and limits of the mandate or the command of the employer. Well, it requires no serious argument from me to convince the honourable members of this House that the relations between the employer and the employee not only in this particular line but throughout the spheres of labour employment are becoming very, very flimsy and the employees are actually flouting the authority of the employer. If that position can be understood, or appreciated to a small extent at least, this aspect will go deep into our minds, and we shall be only drawing the natural inference that the employee's liability cannot be, in any way and under these peculiar circumstances, tacked on to the employer.

Now, Sir, I might draw the attention of the House to sub-section 3 of Section 38. It makes a still further curious provision. That is really a very beautiful provision whose significance cannot be easily understood! That section provides an ex-parte summary disposal of complaints, with respect to offences brought before the Magistrate. Sir, ex-parte disposals can be understood in civil law. In no system of jurisprudence can we find criminal liability being thrown on to an individual, because he happens to be absent in the court. Here, the provision says: "If the owner fails without responsible excuse to appear or produce such driver on a subsequent summons requiring him to do so, the Magistrate may dispose of the complaint in the absence of the owner and driver or either of them." It is a case in which penal liability is going to be imposed or may be he is going to be acquitted. Under these circumstances, if the accused does not appear

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

before a count, though it might be said there is a provision for reasonable cause, etc. —the court may proceed to dispose of the matter as it deems fit. This provision is repeated in Section 46 also. So, Sections 38(3) and 46 are to the same effect that ex-parte disposals may be made by the court. An argument might be advanced for this position that otherwise we not be able to expedite matters. Well, that is an argument I can understand; but I cannot understand that argument which extends criminal liability under these circumstances. That is my position. It may be that we want to shorten the procedure so that things may be expedited. But all that could have been understood in civil action. Why should the court assume powers in the absence of the accused? If this case is one which can impose criminal liability or penal liability, how can that penal liability be imposed or inflicted on an individual who happens to be absent? If he is present he could just put up his defence, and it may be that he succeeds orocds not. But what has the court to do if the accused does not appear? Well, my say would be that in the cri inal cases, if the accused does not appear, there are certain legal channels of procedure to be adopted to bring the offender or the absconder to book. He can be brought to book, by a summons? There is the police force behind the Magistracy. The Magistrate can issue a warrant and the policeman can hunt the man and bring him to book. Why should that course be avoided? When there is a legal procedure to be followed, under these circumstances, when the accused absconds or keeps aloof deliberately from the court, why should then be such a divation and that man be taken to task in this way? My say will be that such a man shall be brought before the court whatever might be the trouble or whatever might be the difficulties that are involved in such a process: let the man be brought to the court. Instead of that, the court wants to circumvent the provisions—the salutary provisions—of criminal justice by saying that if the offenders are not going to appear, they are going to have an ex-parte decision. My submission is that it is against the cardinal principles of jurisprudence. Not that I profess myself to be a jurist. I know not much learning but this is common sence which one ought to have if one has but a little bit of law in his mind. There is no dispute that this law and the offences come under criminal liability. If the nature of the liability pending before the court, is criminal in character, then all proceedings initiated and taken to a completion shall have that colour and that aspect, which are found generally in proceedings connected with criminal cases. Therefore, that aspect also I wish to place before this House for consideration.

Then, there are one or two simple points which I want to place before the House. Sir, this Bill has been promulgated to ensure a safe, sound and convenient and comfortable travel in the State by hackney carriages. In that respect, it is a welcome measure. But then, in this Bill also, there are certain provisions which go to work a little hardship against the driver or the employer of the carriage; there is a provision to say that all charges, fares for the hackney carriage, etc., shall be printed, published and kept with the driver and with the owner. Now, it is also stated in the Bill that if there is an agreement between the hirer and the driver to accept a fare which is less than the fare contained in the agreement, that agreement should stand. That is the provision. But there is the other provision; *viz.*, Section 32. According to that, if the fare does not go beyond a prescribed rate, that agreement will stand. But if there is agreement between the hirer and the driver for any amount in excess of the prescribed fare, that agreement cannot be enforced.

Well what I say may not be appealing to many. But in my opinion if by an agreement a fare agreed to by the driver is less than the prescribed wages and if that

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. Eapen Arakal]

alone can be insisted on by the driver; why not we give elasticity to the agreement in which the hirer agrees to pay more than the fare prescribed. There is here the unilateral partiality shown to the hirer, because when the hirer agrees to pay it is an agreement. Once he agrees with that position to pay more and subsequently goes back on his position, this provision will not enable the driver to realise the fare in accordance with the agreement. That aspect has to be considered by the House and also the Select Committee when it deliberates upon the Bill.

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ: സർ, ഈ ബിൽ ഇപ്പോൾ അവതരിപ്പിച്ചതിന്റെ ഉദ്ദേശം തിരുവിതാംകൂറിലും കൊച്ചിയിലുമുള്ള ബില്ലുകളെ സംയോജിപ്പിക്കുക എന്നുള്ളതാണല്ലൊ. ഈയവസരത്തിൽ എനിക്കു ഈ ബില്ലിലുള്ള ഒരു ചെറിയ ന്യൂനത ചൂണ്ടിക്കാണിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

ബില്ലിൽ രണ്ടാം വകുപ്പ് 2-ാം ഉപവകുപ്പിൽ പറയുന്നതു് "ഈ ബില്ല കൈകൊണ്ട വലിക്കുന്ന വണ്ടികളെ കൂടി ഉദ്ദേശിച്ചുള്ളതാണെന്നാണു്". ഈ ഒരു വകുപ്പുകൂടി ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയതുകൊണ്ടു് നിരവധി ചുമട്ടുതൊഴിലാളികൾക്കു വൈഷമ്യങ്ങൾ ഉണ്ടാകുവാൻ ഇടയുണ്ടു്. പട്ടണങ്ങളിൽ ചുമടുകൾ ചുമന്നുമാത്രം ജീവിക്കുന്ന നിരവധി തൊഴിലാളികൾ ഉണ്ടു്. അവർ ചില പ്പോൾ കൈവണ്ടികൾ വാടകയ്ക്കു എടുത്തു ചുമടുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതായി കാണാം. അങ്ങനെയുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ പേരിൽകൂടി നടപടി നടത്തുവാൻ ചുമതലപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കു് അവസരം നൽകുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾകൂടി ഈ ബില്ലിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ലൈസൻസു സംഖ്യ കൊടുക്കുന്നതിനേക്കാൾ വിഷമമായി എനിക്കു തോന്നുന്നതു അതു കിട്ടുവാനുള്ള അസൌകര്യമാണു്. ലൈസൻസു കിട്ടുന്നവിനുള്ള വിഷമതകളെപ്പറ്റി നാട്ടിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിൽനിന്നും ആക്ഷേപങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടു്. അതു ശരിയാണെന്നു എനിക്കു അനുഭവവും ഉണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു ചുമട്ടുതൊഴിലാളികൾക്കു കൂടുതൽ അസൌകര്യമുണ്ടാക്കി അവരുടെ നിത്യജീവിതത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തുവാൻ ഈ ഒരു വ്യവസ്ഥ പര്യാപ്തമാകും എന്നുള്ളതുകൊണ്ടു സെലക്ടു് കമ്മിറ്റിയിൽവെച്ചു് ആവശ്യമുള്ള മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി ഇതിനു പരിഹാരം കണ്ടുപിടിക്കണമെന്നഭിപ്രായപ്പെട്ടുകൊണ്ടു ഞാൻ ഈ ബില്ലിനെ അനുകൂലിക്കുന്നു.

Sri. D. Gnanasigamoni: I wish to make a few observations in this connection. On going through the Bill I find certain provisions are difficult of application Let us see how far they can be effectively applied. Sir, clause 3 says:

"Every hackney carriage shall be annually registered by the Registering Officer".

So then every hackney carriage will have to be registered and failure to register it will be visited with punishment. That is provided for under clause 14 which says.

"Whoever keeps any hackney carriage which has not been duly licensed under this Act, shall be liable to fine not exceeding fifty rupees."

Then we go back to clause 5 which says:

".....Provided that no vehicle shall be registered in the name of a minor; provided further that the Registering Officer shall have powers.....

.....

to limit the number of vehicles of any description which may be registered annually in which case no vehicle..... of that description shall be registered in any year in excess of the number so limited."

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Therefore failure to register will be visited with punishment and there is a provision to say that certain number alone could be registered. So that these three clauses are apparently inconsistent with each other, and difficult of application. That is my first submission.

Secondly, Sir, there is another provision that no vehicle shall be registered in the name of a minor. Suppose there is a vehicle owned by a minor; under the law it cannot be registered in his name. So if he wants to have it registered he has to take it in the name of some other person. Clause 4 (2) says:

"The person in whose name any carriage is registered shall be deemed to be the owner of such carriage for the purposes of this Act."

For the purpose of this Act, though the vehicle belongs to a minor, if it is registered in the name of another person, that person is the owner of that vehicles. In other words that minor cannot be the owner of that particular vehicle. I do not see the reason why a minor should be so excluded. I ask, why the should not the carriage be registered in the name of a minor. I quite see that if it is registered in the name of a minor, the owner being a minor, punishment cannot be inflicted on him. That may be the reason. But I feel some provision will have to be made to see that a minor is not put into difficulties by having to get his vehicle registered in the name of another.

Thirdly there is another defect. Which is the court that should have jurisdiction to try offences under this Bill a Court with Second class powers, or a Panchayat Court or a Court of First Class? In no part of the Bill is mention made of that. Again there is another provision which has given rise to difficulty and that is clause 38. I fully agree with the views expressed by the previous speakers in respect of this clause. Then Clause 39 which says:

"In case of any dispute between the hirer and driver of any hackney carriage, either may require the other to proceed forthwith to the nearest Magistrate's Court; and the then sitting Magistrate shall hear and determine the dispute in a summary way."

I ask how can such a procedure be feasible. A dispute arises between hirer and driver. What is provided is either man can proceed to the nearest Magistrate and he can immediately dispose of the case. There is no objection to dispose of the matter immediately and that in a summary way. Suppose neither of them is prepared to go to the Magistrate's Court, what is the procedure to be followed in respect of that? Then the next sub-clause says:

"If no Magistrate be then sitting, either party may require the other to proceed to the nearest Police Officer who shall enter the complaint in his diary and require the parties to appear before the Magistrate at his next sitting."

This we can understand. But the other sub-clause is one which cannot be effectively applied. So that it appears to me that the whole clause will have to be redrafted and suitable modifications made. As it is, there are difficulties in the application of the several provisions of the Bill. So I move as an amendment that the Bill is referred to a Select Committee.

Mr. Speaker: Amendment to what?

Sri. D. Gnanasigamoni: I heard the Minister say that consideration of the Bill is to be proceeded forthwith. So I suggest that the Bill be referred to a Select Committee.

ശ്രീ. എ. കെ. പാപ്പുപിള്ള: സർ, ഫ ൦ വ്യ ൻ-ാമാണ്ട് ഇവിടെ പാസാക്കപ്പെട്ട ഈ ആക്ട് വീണ്ടും സംയോജനത്തിന്റെ ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടി കൊ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. A. K. Pachu Pillai]

ണ്ടുവന്നതാണെന്നു പറഞ്ഞുകാണുന്നു. ഇതിലെ ഡ-ാം വകുപ്പു നു-ാം ഉപവകുപ്പിലെ നിർവ്വചനംകൊണ്ടു് കാണുന്നതു് മനുഷ്യൻ തള്ളുന്നതോ, മൃഗങ്ങളാൽ വലിക്കപ്പെടുന്നതോ ആയ ചക്രമുള്ള വാഹനങ്ങളെ സംബന്ധിക്കുന്ന ഒരു നിയമമാണു് ഇതു് എന്നുള്ളതാണു്. ഇതിൽ ചേർത്തിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥകളിൽ ഏതെങ്കിലും ഇൻഡ്യൻ ഭരണഘടനയ്ക്കു വിപരീതമാകുന്നുണ്ടോ എന്നു പരിശോധിക്കേണ്ട ആവശ്യം ഇപ്പോൾ നേരിടുന്നുണ്ടു്. ഫ ഠ വ്യ൯-ൽ ഇതു നിയമമാക്കിയപ്പോൾ അങ്ങനെ പരിശോധന ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമുണ്ടായിരുന്നില്ല. ഇന്നു് ഏതൊരു നിയമം പാസ്സാക്കുകയാണെങ്കിലും ഇൻഡ്യൻ ഭരണഘടനയിലെ മൗലികാവകാശങ്ങളെ കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടുവേണം പാസ്സാക്കുവാൻ ആ നിലയ്ക്കു ഈ ബില്ലിൽ ചില വൈകല്യങ്ങൾ ഞാൻ കാണുന്നുണ്ടു്.

സർ, ഈ ബില്ലിലെ ൽ-ാം വകുപ്പിലേക്കു ഈ സഭയുടെ സവിശേഷമായ ശ്രദ്ധയെ ഞാൻ ക്ഷണിച്ചുകൊള്ളുന്നു. ആ വകുപ്പിൽ ഒരുഭാഗത്തു:—

".....Provided further that the Registering Officer shall have powers—

(l) to limit the number of vehicles of any description which may be registered annually in which case no vehicle of that description shall be registered in any year in excess of the number so limited."

എന്നു പറയുന്നു. അതായതു് രജിസ്റ്ററിംഗ് അധികാരിക്കു് ഏതെങ്കിലും ഒരു തരം ഇത്ര വാഹനങ്ങൾ മാത്രമെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യാവൂ എന്നു തീരുമാനം ചെയ്യുവാൻ അധികാരം ഉണ്ടെന്നാണു് ഈ വകുപ്പു പറയുന്നതു്. അതു ഇൻഡ്യൻ ഭരണഘടനയിലെ ഫൻ-ാം വകുപ്പിനു വിപരീതമായ ഒരു നിലയാണു്. ഇൻഡ്യൻ ഭരണഘടനയിലെ ഫൻ-ാം വകുപ്പു (ജീ) ഉപവകുപ്പിൽ പറയുന്നതു് ഇങ്ങനെയാണു്.'

'19. (l) All citizens shall have the right—

.....

(g) to practise any profession, or to carry on any occupation, trade or business.

ഇൻഡ്യയിലുള്ള ഏതു് ഒരാൾക്കും ഏതുജോലിയും ചെയ്യുന്നതിനുള്ള മൗലികാവകാശത്തെ അതു പ്രഖ്യാപനം ചെയ്യുന്നു. ആ അവകാശത്തെ ഒരു നിയമത്തിലും യാതൊരു വിധത്തിലും പരിമിതപ്പെടുത്താവുന്നതല്ല. ഒരു സ്ഥലത്തു നൂറോ നൂറമ്പതോ പേർ കാളവണ്ടിയോ അല്ലെങ്കിൽ രക്ഷാവണ്ടിയോ വലിച്ചു ജീവിക്കാമെന്നു വിചാരിക്കുവർ കാണും. അങ്ങനെ ആഗ്രഹിക്കുന്നവർ അവരുടെ വണ്ടികൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുവാനായി ആവശ്യപ്പെടുമ്പോൾ എൺപതിൽ കൂടുതൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുകയില്ല എന്നു അതിലേക്കു ചുമതലപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻ പറഞ്ഞാൽ ബാക്കിയുള്ളവർ എങ്ങനെ ജീവിക്കാനാണു്? ഇവിടെ മറ്റൊരു ചോദ്യമുണ്ടായേക്കാം. ഭരണഘടനയിൽ ഫൻ-ാം വകുപ്പിന്റെ നു-ാം ഉപവകുപ്പിൽ ഇങ്ങനെ പറയുന്നുണ്ടു്.'

'19.....

(6) Nothing in sub-clause (g) of the said clause shall affect the operation of any existing law in so far as it imposes, or prevent the State from making any law imposing, in the interests of the general public, reasonable restrictions on the exercise of the right conferred by the said sub-clause, and, in particular, nothing in the said sub-clause shall affect the operation of any existing law in so far as it prescribes or empowers any authority to prescribe or prevent the State from making any law prescribing or empowering any authority to prescribe, the professional or technical qualifications necessary for practising any profession or carrying on any occupation, trade or business.'

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഭരണഘടനയിലെ ക്ലൗസ് ജി. അനുസരിച്ച് ഒരു പൗരനിൽ നിക്ഷിപ്തമായിരിക്കുന്ന അവകാശത്തെ ഏതെല്ലാം വിധത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാമെന്നും, ഏതെല്ലാം വിധത്തിൽ അവ ഒരുവനിൽ നിക്ഷിപ്തമായിരിക്കുന്നുവെന്നും കാണാം. എന്നാൽ ഈ ബില്ലിൽ അവന്റെ ജോലി ചെയ്യാനുള്ള അവകാശത്തെക്കൂടി തടഞ്ഞിരിക്കുന്നതായി കാണാം. സർ, ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു, ഒരാൾ മെഡിക്കൽ പ്രാക്ടീസു ചെയ്യണമെന്നു കാണിച്ച് ഒരു അപേക്ഷ അയച്ചു എന്നിരിക്കട്ടെ. അതിനുള്ള പരീക്ഷായോഗ്യതയുണ്ടെയിൽ എന്തുകൊണ്ട് അനുവദിക്കാൻ പാടില്ല? അനുവദിച്ചു കൊടുക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ഒരു വ്യക്തിയുടെ സ്വാതന്ത്ര്യത്തെ ഭരിക്കലും സ്പർശിക്കാത്തവിധത്തിലാണ് ഇൻഡ്യൻഭരണഘടന നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളതെങ്കിൽ ഇവിടെ എന്തുകൊണ്ട് പാടില്ല? മനുഷ്യനു് ഏതു ജോലി ചെയ്യുന്നതിനേയും നിയന്ത്രിക്കാനുള്ള അവകാശം തീറ്റുയായും ഒരു സ്റ്റേറ്റിനില്ല. അതുകൊണ്ട്, ഇന്ന സ്ഥലത്തു ഇത്രയാളുകൾക്കു മാത്രമെ വണ്ടികൾക്ക് ലൈസൻസ്സു കൊടുക്കുകയുള്ളു എന്നു് തീരുമാനിക്കുന്നതിനുള്ള അവകാശം ഒരു രജിസ്റ്ററിംഗ് അതാറിട്ടിക്കു കൊടുക്കുന്നതു ശരിയല്ല. ഈ കാര്യത്തിലും ബഹു. മന്ത്രി വേണ്ടതായ ഭേദഗതി വരുത്തണമെന്നു ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുന്നു. ഇതുകൂടാതെ മറ്റു ചില വകുപ്പുകളിലേക്കു കടക്കുകയാണെങ്കിൽ, അതായതു ഈ ബില്ലിലെ ൪–ാം വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ചില ഭേദഗതികളുടെ ആവശ്യം കൂടിയുണ്ട്. അതെന്തെന്നാൽ മനുഷ്യൻ വലിക്കുന്നതും മൃഗങ്ങൾ വലിക്കുന്നതും ആ വാഹനങ്ങൾക്കുള്ള രജിസ്ട്രേഷനുവേണ്ടി, രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിട്ടി ആവശ്യപ്പെടുന്ന സ്ഥലത്തു വാഹനങ്ങളെ കൊണ്ടുചെല്ലണമെന്നു പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു.

Mr. Speaker: Is the Hon'ble Member proposing any amendment or is he supporting the amendment that the Bill be referred to a Select Committee?

Sri. A. K. Patchu Pillai: Sir, I support the motion to send it to the Select Committee. സാധാരണക്കാരനുപോലും അനുഭവണമായിട്ടുള്ള ഒരു നിയമം വേണം കൊണ്ടുവരുന്നതു്, എന്നുള്ളതു ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനായിട്ടാണ് ഞാൻ ഒരുങ്ങുന്നതു്. സർ, മഹാത്മാഗാന്ധിയോടു് ഒരാൾ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി "ഏതു വിധത്തിലുള്ള ഗവൺമെണ്ടാണ് അഭിലഷണീയമായിട്ടുള്ളതു്? നിയന്ത്രണം കൂടിയ ഗവൺമെണ്ടിനെയാണൊ അതോ കുറഞ്ഞ ഗവൺമെണ്ടിനെയാണൊ അങ്ങു് ഇഷ്ടപ്പെടുന്നതെന്നു്." അദ്ദേഹത്തിന്റെ മറുപടി "That Government is the best which governs the least" (ഏറ്റവും കുറച്ചു നിയന്ത്രണംവച്ചു ഭരിക്കുന്ന ഗവൺമെണ്ടാണ് ഏറ്റവും ഉത്തമമായ ഗവൺമെണ്ടു്) അങ്ങനെയുള്ള ഗവൺമെണ്ടാണ് ഞാൻ ഇഷ്ടപ്പെടുന്നതെന്നു്, അതുപോലെ നിവൃത്തിയുള്ളിടത്തോളം സാധാരണക്കാരനു ഉപദ്രവം ഉണ്ടാകാത്ത തരത്തിലായിരിക്കണം നിയമം സൃഷ്ടിക്കാൻ. സർ, വളരെ പരിമിതമായ സൗകര്യംമാത്രമുള്ളിടത്തു ഒരു രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിട്ടി ചെന്നിരുന്നുകൊണ്ട് എല്ലാ വാഹനങ്ങളും അവിടെ കൊണ്ടുവരണമെന്നു പറയുകയാണെങ്കിൽ അതു് സാധുക്കളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വലിയ കഷ്ടമാണ്. അതുകൊണ്ട്, വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള പൊതു സ്ഥലങ്ങൾകൂടി നിശ്ചയിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതായതു്, പ്രവർത്തിക്കുന്നിടമെന്നൊ, പൊലീസ് സ്റ്റേഷൻ എന്നൊ മറ്റൊ സ്ഥലനിർണ്ണയം കൂടി ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

അടുത്തതായി ഈ ബില്ലിലെ ൬-ാം വകുപ്പിൽ ലൈസൻസു ഫീസിനെപ്പറ്റിയുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു, അതു ഞാൻ വായിക്കാം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. A. K. Patchu Pillai]

'A fee shall be paid to the Registering Officer for each license in accordance with the ollowing scale:

	Rs.	A.	P.
(*a*) For every four-wheeled carriage drawn by two or more horses licensed to carry more than six passengers ..	3	0	0
(*b*) For every other four wheeled carriage drawn by two horses ..	2	0	0
(*c*) For every other four-wheeled carriage drawn by one horse or by one or more bullocks ..	1	0	0
(*d*) For every two-wheeled carriage drawn by one or more horses ..	0	8	0
(*e*) For every two-wheeled carriage drawn by one or more bullocks ..	0	4	0
(*f*) For every rickshaw, perambulator or other carriage drawn on pushed by one or more men ..	0	4	0

ഈ ഫീസു പട്ടികയിലെ ആദ്യത്തെ നാ രൂപയും ഒടുവിലത്തെ ര അണയുംകൂടി നോക്കുമ്പോൾ ആദ്യത്തേതിന്റെ പന്ത്രണ്ടിൽ ഒരു ഭാഗമാണ് ഒടുവിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതു് എന്നു കാണാം എന്നാൽ, വാഹനം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യ ലൈസൻസു് എടുക്കാതിരുന്നാൽ ഒന്നരണ്ടു് സംഗതികളിൽ ക ാ രൂപയും ചില കേസ്സിൽ ഫ ാമുതൽ ഇ ാരൂപ വരെയും പിഴ നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരമുണ്ടായിരിക്കുന്നതാണെന്നും കാണുന്നു. ഈ സംഗതിയിൽ ര അണക്കാരനായ രക്ഷക്കാരനേയും ഇരുപതും മുപ്പതും ജഡ്ക്കാ വണ്ടികളും വച്ചിട്ടുള്ള ഉടമസ്ഥന്മാരേയും ഒന്നുപോലെയാണു് ബാധിക്കപ്പെടുന്നതു്. അതു് ഒട്ടും ശരിയല്ല. അതുകൊണ്ടു് രജിസ്റ്റർ ഫീസു് വിവിധരീതിയിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതുപോലെ പിഴയും വിവിധരീതിയിൽ നിശ്ചയിക്കേണ്ടതാണു്.

സർ, അതുപോലെ മാറാരു സംഗതിയുള്ളതു് ക ാം വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമാണു്. ഏതെങ്കിലും ഒരു വണ്ടിയുടെ പട്ടയൊ അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ചക്രമോ ഏതെങ്കിലും സാമാനങ്ങളൊ മാറിയിടുന്നതിനു ഒരു അവസരം കൊടുക്കാതെ അയാളുടെ ലൈസൻസ്സിനെ റദ്ദു് ചെയ്യുന്നതു് ശരിയല്ല.

Sri. P. Balakrishnan Tampi: Sir, we have been far too long in the hackney carriage.

Mr. Speaker: Yes, far too long *(Laughter)*.

ശ്രീ. എ. കെ. പാച്ചുപിള്ള: സർ, ക ക–ാം വകുപ്പിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതു്, ഏതെങ്കിലും വാഹനം കൈമാറുന്നുവെങ്കിൽ, വിവരം ഒരാഴ്ചക്കകം അറിയിക്കയും വീണ്ടും ഫീസു് കൊടുത്തു രജിസ്റ്റർ ചെയ്യിക്കയും വേണമെന്നാണു്. സർ, ചില അവസരങ്ങളിൽ വാഹനം വാങ്ങിക്കുന്നയാൾക്കു് ഒരാഴ്ചക്കകം അറിയിക്കാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടായില്ലെന്നുവരാം. ഏതായാലും വാഹനത്തിന്റെ രജിസ്റ്ററിംഗ് ചാർജ്ജു ഒരിക്കൽ ഈടാക്കിയതുകൊണ്ടു്, അല്പസാവകാശം കൂടി ഈ കാര്യത്തിൽ കൊടുക്കുന്നതിൽ ഗവൺമെണ്ടിനു് യാതൊരു നഷ്ടവും വരാനില്ലെന്നാണു് എന്റെ അഭിപ്രായം. അതുകൊണ്ടു് ഒരാഴ്ചയെന്നുള്ളതു് ഒരു മാസമെന്നാക്കി ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതു് നന്നായിരിക്കും. അതു് കൂടാതെ ക ക–ാം വകുപ്പിലും ഒരാഴ്ചയെന്നുള്ളതു് ഒരു മാസമെന്നു മാറേണ്ടതാണെന്നാണു് എന്റെ അപേക്ഷ.

Mr. Speaker: I may inform the Hon'ble Member that detailed discussion, clause by clause, is out of place. The Member may speak on the principle of the Bill, and its general provisions.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. കെ. പാപ്പുപിള്ള: സർ, ഈ ബില്ലിൽ ഇന്നയിന്ന സെക്ഷനിൽ ഇന്നയിന്ന വ്യത്യാസങ്ങൾ വരുത്തണമെന്നുള്ളതിലേക്ക് ചില നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അത് അസ്ഥാനത്താണെങ്കിൽ,

Mr. Speaker: After it has been referred to a Select Committee, detailed discussion may be had in the Committee.

ശ്രീ എ. കെ. പാപ്പുപിള്ള: ഫസ്റ്റ് വകുപ്പിനെപ്പറ്റി കൂടുതൽ പറയുന്നില്ല. എന്നാൽ ഫർസ്റ്റ് വകുപ്പിൽ ചില ഭേദഗതികൾ വരുത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

Mr. Speaker: The motion before the House is whether the Bill be taken up for consideration at once, or whether it should be referred to a Select Committee.

ശ്രീ. എ. കെ. പാപ്പുപിള്ള: സർ, പലവിധത്തിലുള്ള ഭേദഗതികൾ ഈ ബില്ലിൽ വരുത്തേണ്ടിയിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതിനാൽ ഈ ബിൽ സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയക്കേണ്ടതാണെന്നും, അങ്ങിനെ ചെയ്യുന്നതായാൽ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ ഉപകാരപ്രദമായിരിക്കുമെന്നു തോന്നുന്നു എന്റെ അഭിപ്രായം.

Mr. Speaker: A detailed discussion of the Bill clause by clause is not allowed at this stage. The Minister in charge may reply.

The House adjourned at 1-3 p.m. and met again at 2 p. m. with Mr. Speaker in Chair.

Sri. E. John Philipose: I moved that this Bill may be taken into consideration at once. But in view of certain observations that have been made and the interest taken by certain members of the House in the provisions of the Bill and also because there can be no objection to this matter being scrutinised by a Select Committee. I do not want to stand in the way as long as the Select Committee submits its report in time. As I think that many of the arguments advanced here in respect of certain clauses may be dealt with in the Select Committee stage, I do not think it necessary to answer the many points raised here.

Sri. Eapen Arakkal: Am I to understand that the points I raised do not appeal to the Hon'ble Minister ?

Sri. Sri. E. John Philipose: Personally they do not.

Sri. Eapen Arakkal: Is the Hon'ble Minister convinced of the legal standpoint ?

Sri. E. John Philipose: I am perfectly convinced of the legal position. Though I do not claim to have much juridical knowledge, still I feel the necessity of this measure in view of the fact that this is a legislation that is at present found throughout India and until we are prepared to condemn all other legislations in other States in India I might feel otherwise.

Sri. Eapen Arakkal: Is it a ground that because all over India such a legislation is being made we should follow suit even in spite of the fact that it may be opposed to the fundamentals of Criminal Jurisprudence ?

Sri. E. John Philipose: I can admit that my hon'ble friend can claim greater juridical knowledge than I can.

Sri. Eapen Arakkal: I do not pose so.

Sri. E. John Philipose: What I say is that my hon'ble friend can press all his points with vehemence in the Select Committee when this measure goes to it.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri E. John Philipose]

So, Sir, I move that the Travancore-Cochin Hackney Carriage Bill be referred to a Select Committee consisting of:—

1. Sri. D. Gnanasigamoni
2. ,, N. Daniel Jose
3. ,, A. K. Patchu Pillai
4. Sri. A. P. Udayabhanu
5. ,, K. Karunakaran
6. ,, Eapen Arakkal

I move also that this Committee will submit its report within seven days from today, and the quorum shall be 4.

Sri. N. Kunjuraman; I second the motion.

Mr. Speaker: The question is that the Travancore-Cochin Hackney Carriage Bill be referred to a Select Committee consisting of the members proposed by the Hon'ble Minister in charge of the Bill, and that the report of the Committee be submitted in seven days.

The motion was adopted.

The Travancore-Cochin Fisheries Bill

Minister for Public Works, Communications and Agriculture **(Sri. E. John Philipose):** I begleave to introduce the Travancore-Cochin Fisheries Bill.

Minister for Industries, Excise and Local Self Government **(Sri. N. Kunjuraman):** I second it.

Mr. Speaker: The Bill is introduced.

Sri. E. John Philipose: I move that the Bill be referred to a Select Committee consisting of:—

1. Sri. K. A. Atchuthan
2. ,, Alexander Vakayil
3. Sri. P. K. Dewar
4. Sri. Elias Mary Antony

and that the report be submitted within seven days from today.

Sri. N. Kunjuraman: I second it.

Sri. A. K. George: Before this Bill goes to the Select Committee I wish to place a few facts before the members who constitute the Committee. My suggestion is in respect of fishing in inland fisheries. There are a good lot of inland fisheries in rivers. Sir, my suggestion is that the present practice of allowing fishing on portions adjoining the owner's compound should not be allowed. The reason is that that part of the river was once owned by a private owner when it was the bank of the river. But due to floods and inundations that portion of the bank might have been washed away. So long as there exist good relations between the owner of the compound and the lessee no unhappy incident may occur. Sir, in the Bill "private waters" are defined in such a way that there is absolutely no procedure by which we can go against fishing on such portions which were once portions of the owner's compound but were washed on to the river by floods. I hope that the members of the Select Committee will give their serious consideration to this humble suggestion of mine. The definition of private waters should exclude the type of areas referred to by me so that Sir, there is a fishing in those portions of inland fisheries may be prevented. Suitable provision in the Punjab Fisheries Act where the definition of "private waters" has been made excluding these portions in inland waters. I place these suggestions before the hon'ble members for their serious consideration.

ശ്രീ. കെ. എ. അച്യുതൻ: സർ, തിരുവിതാംകൂറിലേയും കൊച്ചിയിലേയും ഫിഷറീസ് നിയമങ്ങൾ സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള ഈ ബില്ലിനെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. അതിനോടൊപ്പംതന്നെ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഈ സഭയുടെ മുമ്പാകെ വയ്ക്കുവാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇന്ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly